



Referat af medlemsmødet i RAV den 8.06.2017

Efter invitation fra Noer Service var forårets medlemsmøde denne gang henlagt til firmaets omfattende værkstedsfaciliteter i Toftlund.

Aftenens tema var

Skal vi fortsat finde os i at køre med nedsat bremsekraft?

Mange medlemmer og deres chauffører har ved en vejsidekontrol oplevet kritik af bremseevnen på deres trukne materiel – selvom traileren lige har været til syn og er blevet godkendt.

Er det fordi størstedelen af materiellet produceres i Tyskland til tyske forhold og en totalvægt på 40 t. og bremsesystemet dermed er opsat til en bremseevne på 40%?

Kan man ikke blot bede sit værksted om at optimere bremseevnen til f.eks. 60% ved at ændre opsætningen? Umiddelbart ikke, for det kræver en ny G-erklæring! Er rammerne i lovgivningen dermed for smalle?

Er det ikke rimeligt, at en trukken enhed bremser ligeså effektivt som den trækkende enhed, typisk +60%?

EU godkendte trailers skal først synes 1 år efter ibrugtagning – risikerer man så, at de ikke bremser effektivt det første år?

Der er en række ubesvarede spørgsmål omkring bremsesystemer – og måske en lovgivning, der hindrer operatørerne i at opnå de optimale betingelser – selvom materiellet er konstrueret til det.



Velkomst



Værkfører Jan Stubberup bød velkommen og fortalte om virksomheden:

Man forhandler hovedsageligt Kellberg trailere men derudover har man opbygning af bl.a. 4 akslede lastbiler til det engelske marked.

Et nyt område er opbygning af trailere med walking-floor eller bånd til aflæsning, da det efter 1.1.2018 bliver forbudt at anvende tiplad i UK.

Har løst problemer med bremses

Tidligere har Noer Service haft problemer med utilstrækkelig bremsekraft på Kellberg trailere, men efter 2012 er problemerne løst og nu opnår man let 55% – 60% bremsekraft.

Man erkender, at skivebremses fungerer fint på de lange stræk, men ikke på korte. Derimod er tromlebremses holdbare til vore forhold.

Bremses på ældre trailere kan sagtens optimeres.

Indlæg ved René Lundegaard



Den trækkende enhed præsterer let en bremsekraft på 1½ gange lovens minimumskrav. Men trækkeren er den mindste af de 2 enheder i et vogntog. Derfor er det nødvendigt, at bremses på traileren/anhængerens medvirker effektivt til nedbremsning.

Vogntilpasning mellem trækker og trailer er gået af mode, selvom de 2 enheder kører i fast kombination. Sælgeren vil sige, at det klarer bilen selv, men den teknik findes ikke!

Producenter af trækkende enheder bekymrer sig ikke om påhæng: Alle ved, det er et problem, men alle dukker sig.

EBS opsætningen er vigtig, men kombination af skiver og tromler på et vogntog gør det vanskeligt. BPV sender mest kraft ud på den trækkende enhed, hvilket kan resultere i sovende bremses på den trukne enhed.

En dårlig statistik på bremsekontrol ved vejsidekontroller kan resultere i et politisk krav om syn 2 gange årligt.

Vognmandsbranchen er overladt til sig selv

Branchen bør stille krav til producent/forhandler, at trukne enheder skal kunne bremse effektivt.

EU godkendte trailere skal ikke synes ved ibrugtagning, men første efter 1 år. Det betyder, at man kan risikere at køre rundt med en trailer i et helt år uden, at den kan bremse efter lovens minimumskrav.

Der er ikke overensstemmelse mellem det arbejde, der udføres i synshallerne og myndighedernes vejsidekontrol: Plader kan klippes ved kontrollen om formiddagen, men enheden kan synes om eftermiddagen uden, at der er udført reparationsarbejde.

Det går ud over branchens image uden at nogen er interesseret i at ændre på forholdene.

Demonstration i synshallen

Bent Zdrinka lagde bil og trailer til i synshallen, da Rene Lundgaard herefter demonstrerede virkningen af varierende indstillinger.

Jan Stubberup kunne bekræfte, at man altid er i stand til at forbedre bremseevnen ved at optimere indstillingerne. Det kræver en ny G-erklæring, hvilket dog er overskueligt.

